

طريق الحرير الجديد

د. نزار عبد الله *

مقدمة:

طريق الحرير القديم كانت القوافل تعبره معتمدةً على الدواب من جمال وبغال وحمير تمر بالقرى والحواضر لتبيع وتشتري مادام ذلك مجزياً بدأً بالصين حيث اكتشف الحرير الطبيعي وكان يصدّر منها إلى دول العالم مروراً بالهند وإيران والعراق وسورية وصولاً إلى مصر.. وإلى أوروبا.

---

* باحث ومترجم (سورية)
- العمل الفني: الفنان زهير حسيب

طريق الحرير الجديد:

لقد كانت سورية مركزاً تجارياً عظيم الأهمية على طريق الحرير القديم، أيام كانت القوافل تعبره جيئة وذهاباً إلى أقصى الشرق وصولاً إلى الصين. أزف الوقت أن يتم

إحياء طريق الحرير بواسطة شبكة عصرية وسريعة من الخطوط الحديدية المكهربة، لتستعيد سورية دورها الريادي في التجارة العالمية. يصل هذا الطريق أوروبا وأمريكا الشمالية براً وبحراً من جهة مع الوطن العربي ومن جهة أخرى يصل الوطن العربي مع آسيا وصولاً إلى الصين مروراً بالعراق وإيران وباكستان والهند إلخ. ويصل الوطن العربي انطلاقاً من الجزيرة العربية مع الشمال روسيا والجمهوريات الإسلامية بأكثر من طريق. ترد البضائع محملة بالسفن إلى الموانئ العربية اللاذقية وطرطوس وطرابلس وبيروت قادمة من الغرب. لتنقل بالقطارات الآمنة إلى الشرق والجنوب، وكذلك براً عبر تركياً باتجاه الشرق والجنوب، وبالعكس.

الطرق البرية الدولية

من الرشيد إنشاء شبكة متنوعة الاتجاهات شرق غرب شمال جنوب تشمل شتى محاور النقل الحالية والمحتملة مستقبلاً. لاستقطاب أكبر حجم ممكن من النقل، بما يفعل الأهداف التنموية الاستراتيجية لقطرنا العربي ويصله بكل الدول المجاورة. نتقصى محاور النقل القائمة ونخطط لمحاور جديدة. فنشارك بتحديدها عالمياً:

أوروبا ــ تركيا ــ حلب ــ تدمر ــ التنف ــ بغداد ــ طهران ــ أصفهان ــ باكستان..

يبلغ طول الخط بحدود ٢٥٠٠كم بين حلب وحدود باكستان. ليصل إلى الهند والصين.

أوروبا ــ مرسين ــ البسيط ــ اللاذقية ــ دمشق ــ درعا ــ عمان ــ السعودية ــ روسيا- تركيا ــ قامشلي ــ رقة ــ حمص.

العراق ــ قامشلي ــ الرقة ــ حمص.

روسيا ــ إيران ــ بغداد ــ التنف ــ دمشق.

الجمهوريات الإسلامية ــ إيران ــ العراق ــ دير الزور.

الصين ــ الهند ــ باكستان ــ إيران ــ العراق ــ حلب ــ اللاذقية.

الصين ــ الهند ــ باكستان ــ إيران ــ

العراق ــــ البوكمال ــــ حمص ــــ طرطوس ــــ طرابلس.

الأردن ــــ السويداء ــــ تدمر ــــ حماه ــــ اللاذقية.

الصين ــــ الهند ــــ باكستان ــــ طهران ــــ بغداد ــــ التنف ــــ دمشق ــــ بيروت.

مصر ــــ (بورسعيد) ــــ طرطوس (بواسطة سفن رارا، التي تحمل القطارات) البحر الأبيض المتوسط. الخط ٥٠٠كم لوصل شبكات الخطوط الحديدية بين مصر وسورية.

مصر ــــ عبر البحر الأحمر (بواسطة سفن رارا الناقلة للقطارات) ــــ السعودية.

مصر ــــ ليبيا ــــ تونس ــــ الجزائر ــــ المغرب ــــ موريتانيا.



بيروت ــــ قطنا ــــ دمشق.

طرابلس ــــ حمص.

طرابلس ــــ طرطوس.

بعلبك ــ قارة ــ تدمر ــ البوكمال ــ العراق.

التنف ــ السعودية ــ الخليج العربي.

التنف ــ جدة ــ السودان (عبر البحر الأحمر بواسطة بواخر رارا الناقلة للقطارات).

التنف ــ جدة ــ اليمن ــ أرتيريا ــ الصومال ــ جيبوتي (عبر باب المندب).

بواسطة سفن رارا الناقلة للقطارات.

الخليج العربي ــ بغداد ــ البوكمال ــ تدمر ــ حلب ــ تركيا ــ أوروبا.

مصر ــ السردان ــ أريتريا ــ جيبوتي ــ الصومال.

الطرق المائية الدولية:

خطوط الملاحة المائية كثيرة ومتشعبة ونحن العرب مقصرون جداً في إنشاء خطوط بحرية ونهرية تربطنا بالعالم وتصل أقطار الوطن العربي ببعضها البعض. من الرشيد استدراك ذلك، بإنشاء شبكة كثيفة وطويلة من الخطوط المائية:

١- اللاذقية ــ إسكندرون ــ مرسين ــ مروراً بالموانئ الأوروبية ــ حتى مضيق جبل طارق (البحر الأبيض المتوسط).

٢- اللاذقية ــ إسكندرون ــ مرسين ــ (البحر الأبيض المتوسط) ــ البحر الأسود ــ موانئ البحر الأسود.

٣- اللاذقية ــ أوروبا ــ جبل طارق ــ القارة الأمريكية شمالاً وجنوباً.

٤- شمال وغرب القارة الأفريقية حتى جنوب أفريقيا.

٥- اللاذقية ــ البحر الأحمر ــ بحر العرب ــ إيران (بندر عباس) ــ باكستان ــ الهند ــ تايلند ــ فيتنام ــ الصين ــ كوريا ــ يابان.

٦- اللاذقية ــ البحر الأحمر ــ بحر العرب ــ الهند ــ سيلان ــ ماليزيا ــ أندونيسيا.

الطرق المائية العربية

١- عبر البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي اللاذقية ــ طرطوس ــ بيروت ــ بورسعيد ــ إسكندرية ــ بنغازي ــ طرابلس الغرب ــ صفاقس ــ تونس ــ الجزائر ــ وهران ــ طنجة ــ الرباط ــ أغادير ــ العيون ــ نواذيبو ــ نواكشوط.

٢- عبر البحر الأبيض ــ قناة السويس ــ البحر الأحمر ــ خليج عدن ــ

بحـــر العـــرب ـــ اللاذقيـــة ـــ طرابلس ـــ بـــيروت ـــ بـــور سعيـــد ـــ بور ســـودان ـــ مصوع ـــ مقديشو ـــ عـــدن ـــ مسقط ـــ الخليج العربي.

٣- مقديشـــو ـــ عـــدن ـــ مسقط ـــ الخليج العربي.

٤- نهر النيل ـــ مصر ـــ السودان.

٥- الفرات ـــ سورية ـــ العراق.

٦- دجلة ـــ سورية ـــ العراق.

مواصفات شبكة الخطوط الحديدية على طريق الحرير الجديد

يكـــون الخط مزدوجـــاً عريضـــاً حسب المعايير الدولية، تسير القطارات فيه بسرعات عصرية مثـــل باقي الدول المتطورة ٢٠٠-٥٠٠ كم /ساعة للركاب وسرعات ملائمة للبضائع. تحوي قطـــارات الركاب عربات نوم وعربات طعام وعربات بريد واتصالات وعربات لنقل السيـــارات إلخ. تحـــوي قطـــارات البضائع عربات لنقـــل الحاويات النمطيـــة وعربات مبردَّة لنقل اللحوم والفواكه والخضار والألبان إلخ. وعربات لنقل الشاحنات من النوع الذي يسمى سيارات الطرق والقطارات إلخ.

تكون القطارات مكهربة والكهرباء مولدة اعتمـــاداً على الغاز الصديق للبيئة، بالمقارنة مـــن الوسائل الأخـــرى والمتوفـــرة بغزارة في الوطن العربي. حفاظاً على البيئة من التلوث ولخفض كلفة إنتاج الكهرباء وبالتالي خفض كلفة تشغيل القطارات.

هنالك قطارات سريعـــة جداً لا تقف إلا في المدن الكبيرة ولزمن قصير جداً وقطارات سريعة وأخرى أقل سرعة إلخ.

تتم خدمات الجمـــارك والجوازات أثناء سير القطـــارات علـــى الخطـــوط الدولية. لتفـــادي التوقـــف والانتظار علـــى الحدود. بضائـــع المرور تتابع سيرهـــا دون توقف بعد إجراء الفحوص أثناء نقلها من الموانئ العربية إلى القطـــارات، مما يختزل زمن وصولها من المنبع إلى المصدر ويشجع رجال الأعمال على استخدام هذه الشبكة الحديدية.

محطات القطارات:

حفاظـــاً علـــى الهوية الوطنيـــة والتراث الحضـــاري ـــ تبنـــى جميـــع المحطات على الطراز العربي الإسلامـــي، لأنها بذلك تفي بالحاجـــات الاجتماعيـــة للمواطـــن العربي وتراعي البيئة الطبيعيـــة والاجتماعية. وفي

نفس الوقت تشد الغريب بأصالتها. تجهز المحطات بقاعات انتظار فسيحة وحديقة غناء تلائم المناخ مزدانة بأشجار النخيل وأزهار الياسمين والنباتات الأخرى الملائمة. المقصف والمطعم والمقهى متوفر بأسعار عادية لاستقبال المسافرين والمودعين والمارين. تزود الأرصفة بلوحات مضيئة تعلن وجهة القطارات ومواعيد وصولها وانطلاقها. كما وتوجد قاعة للسينما صيفية وشتوية تعرض أفلاماً تقليدية وسياحية وثقافية ووثائقية إلخ. هنالك مؤسسة استهلاكية ومخازن للبيع وردهة لخدمات البريد والاتصالات ومستودعات للأمانات وأقبية مرآب للسيارات ومكتبة عامة للمطالعة ومكتبة لبيع الكتب والدوريات إلخ. لمحطات الشحن مواصفات فنية خاصة وتكون بعيدة عن التجمعات السكنية. تكون مزودة بمستودعات ملائمة وأرصفة معينة للتفريغ والشحن.

الطلب على خدمات نقل المسافرين

جدول رقم ١: القادمون حسب الأعوام ١٩٩٠-٢٠٠٦ (مليون نسمة)

الأعوام	العرب	الأجانب	المجموع	الرقم القياسي
١٩٩٠	١	٠,٤٧	١,٤٧	١٠٠
١٩٩١	١,١	٠,٤٤	١,٦٤	١,٩
١٩٩٢	١,٢	٠,٥	١,٧	١٢١
١٩٩٣	١,٤	٠,٥	١,٩	١٣٢
١٩٩٤	١,٤	٠,٥٦	٢	١٤٠
١٩٩٥	١,٦	٠,٦	٢,٢	١٤٠
١٩٩٦	١,٨	٠,٦	٢,٤	١٥٦
١٩٩٧	١,٨	٠,٥٦	٢,٣	١٦٢
١٩٩٨	١,٩	٠,٦	٢,٥	١٧١
١٩٩٩	٢	٠,٧	٢,٧	١٨٦
٢٠٠٠	٢,٦	٠,٧٥	٣,٣٧	٢,٩
٢٠٠١	٢,٥	٠,٨٣	٣,٣	٢٢٤
٢٠٠٢	٣,٢	١,٠١	٤,٣	٢٩٢
٢٠٠٣	٣,٤	٠,٩٩	٤,٣٩	٢٩٨

المصدر: المجموعات الإحصائية للأعوام ١٩٨٩-٢٠٠٤ وإحصائيات وزارة السياحة- مديرية الإحصاء والتخطيط.

ملاحظـة: الأرقــام مــدورة في جميــع الجداول.

يشــكل القادمــون العــرب ثلاثــة أرباع القادمــين، لقد ازداد عــدد القادمين العرب والأجانب ليصبح عــام ٢٠٠٣ ثلاثة أضعاف ما كان عليه عام ١٩٩٠ بزيادة وسطية سنوية حــوالي ٢٤٪. لقد تضاعف عــدد القادمين الأجانب مرتين.

جدول رقم ٢: القادمون عرباً وأجانب حسب الوسيلة (مليون)

الأعوام	براً	جوّاً	بحراً
١٩٩٠	١,١٢	٠,٣٢	٠,٠٠٣
١٩٩١	١,٣٥	٠,٢	٠,٠٠٩
١٩٩٢	١,٤٧	٠,٢٦	٠,٠٠٤
١٩٩٣	١,٦٤	٠,٢٦	٠,٠١٠
١٩٩٤	١,٧٧	٠,٢٤	٠,٠٠٥
١٩٩٥	١,٩٧	٠,٢٦	٠,٠١٠
١٩٩٦	٢,١	٠,٣٢	٠,٠٠٩
١٩٩٧	١,٩٦	٠,٠٣٥	٠,٠١٢
١٩٩٨	٢,١	٠,٠٣٤	٠,٠١٢
١٩٩٩	٢,٣	٠,٠٣٤	٠,٠١٨
٢٠٠٠	٢,٦	٠,٠٣٩	٠,٠٢٠
٢٠٠١	٢,٩٥	٠,٤٣	٠,٠١
٢٠٠٢	٣,٧٧	٠,٤٩	٠,٠٠٦
٢٠٠٣	٣,٩٣	٠,٤٤	٠,٠٠٦

المصدر: وزارة السياحة- مديرية التخطيط والإحصاء للسنوات ١٩٩٠-٢٠٠٤.

معظــم القادمــين يستخدمــون الطرق البرية. قلــة تستخدم الطــرق الجوية. وأما الطــرق البحرية فالطلب قليــل جداً عليها. أصبــح عدد القادمين بــراً عام ٢٠٠٣ قرابة أربعة أضعاف ما كان عليه عام ١٩٩٠.

جـــدول رقم ٣: التـــوزع النسبي للقادمين عرباً وأجانب، حسب وسيلة النقل٪

الأعوام	براً	جوّاً	بحراً	المجموع
١٩٩٠	٧٧,٤	٢٢,٢	٠,٠٤	١٠٠
١٩٩١	٨٦,٥	١٢,٩	٠,٠٦	١٠٠
١٩٩٢	٨٤,٧	١٥	٠,٠٣	١٠٠
١٩٩٣	٨٥,٩	١٣,٦	٠,٠٥	١٠٠
١٩٩٤	٨٧,٧	١١,٩	٠,٠٣	١٠٠
١٩٩٥	٨٧,٩	١١,٦	٠,٠٥	١٠٠
١٩٩٦	٨٦,٥	١٣	٠,٠٥	١٠٠
١٩٩٧	٨٤,٤	١٥	٠,٠٦	١٠٠
١٩٩٨	٨٥,٦	١٣,٨	٠,٠٦	١٠٠
١٩٩٩	٨٦,٥	١٢,٨	٠,٠٧	١٠٠
٢٠٠٠	٨٦,٦	١٣	٠,٠٧١	١٠٠
٢٠٠١	٨٧	١٢,٣	٠,٠٢٩	١٠٠
٢٠٠٢	٨٨,٤٩	١١,٥	٠,٠١٤	١٠٠
٢٠٠٣	٨٩,٧	١٠	٠,٠٣	١٠٠

المصدر: بنية النسب على معطيات الجدول السابق رقم (٢).

تراوحت حصـــة القادمين براً حول ٨٦٪ أما القادمين جواً فتراوحت حول ١٤٪ وحصة القادمين بحراً وصلت أقل من ١٪.

ومن المنتظر عنـد تطوير طريق الحرير الجديـد أن تتراجـع حصـة القادمين جواً، لصالـح القادمين بـراً. وقـد تراجعت من ٢٢٪ عـام ١٩٩٠ إلى ١٥٪ عام ٢٠٠٤ خاصة وأن استراتيجية النقـل في الاتحاد الأوروبي تتجـه إلى الاعتماد على الخطوط الحديدية مستقبلاً بشكل أكبر وأن يقتصر الطيران على المسافـات التي تتجاوز ٢٠٠٠كم، والكثير من القادمين جواً يفدون من أوروبا.

جـدول رقم ٤: القادمـون العرب حسب أهم الأقطار(١٠٠٠)

الأعوام	لبنان	الأردن	العراق والخليج	المجموع
١٩٩٧	٧٩١	٤٧٧	٣٢٠	١٥٨٨
١٩٩٨	٨٢٧	٤٧٨	٤٠٢	١٧٠٧
١٩٩٩	٨٦٨	٥١٤	٤٤٢	١٨٢٤
٢٠٠٠	٩٩٥	٥٣٨	٤٩٠	٢٠٢٣
٢٠٠١	١٠٢٥	٦٠٩	٦٦٤	٢٢٩٨
٢٠٠٢	١٤٤٦	٦٩٤	٨٤٧	٢٩٨٧
٢٠٠٣	١٦٥٤	٧٥٣	٣٦٠	٢٧٦٧

المصدر: المجموعات الإحصائية للأعوام ١٩٩١-٢٠٠٤ وإحصائيات وزارة السياحة.

يتبـوأ لبنـان المرتبـة الأولى بالنسبـة للقادمـين العرب ويشكل القادمون اللبنانيون قرابة نصف القادمين العرب. وتأتي مجموعة الأقطار العربية العـراق والخليج في المرتبة الثانيـة وتشـكل قرابـة ٣٠٪ مـن مجموع القادمين العـرب. ويأتـي الأردن في المرتبة الثالثـة ويشـكل القادمـون الأردنيون قرابة ٢٠٪ من مجموع القادمين العرب. التراجع في عدد القادمين من العراق والخليج عام ٢٠٠٣ يعود بسبب الاحتـلال الأمريكي للعراق وهو عارض.

جـــدول رقم ٥: القادمـــون عرباً وأجانب براً، حسب السنين والأشهر

الأشهر	١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	وسطي
١٩٩٠	٦٩	٦٤	٨٠	٨٤	٨٠	١١١	١٣٥	١٢٢	٩٧	٨٨	٨٧	١٠٢	٩٣
١٩٩١	٧٥	٦٨	٨٣	٩٨	١٠٤	١٣٧	١٤١	١٧٢	١٣٦	١٢٦	١١٠	١٠١	١١٣
١٩٩٢	٨٦	٦٧	٩٠	١١٠	١١٠	١٥٦	١٦١	١٨٠	١٥٤	١٣٠	١٢١	١٠٧	١٢٣
١٩٩٣	١٠٣	٨٨	١٠٨	١٢٦	١٦٦	١٤٥	١٧٤	١٨٥	١٥١	١٣٤	١٢٣	١٣٦	١٣٧
١٩٩٤	١١٣	٨٨	١١٦	١٣٠	١٧٥	١٥٥	١٩٤	٢٠٥	١٨٠	١٥٤	١٢٩	١٣١	١٤٧
١٩٩٥	١٣١	٩٥	١٤٢	١٤٩	١٩٦	١٤٤	٢٣٠	٢٥٠	١٩٨	١٦١	١٤٣	١٣١	١٦٤
١٩٩٦	١١٥	١٢٣	١٤٠	١٨٩	١٨٩	١٧٢	٢٤٤	٢٤٤	٢١١	١٩١	١٥٢	١٤٠	١٧٥
١٩٩٧	١٠٩	١٠٧	١٣٠	١٩٥	١٤٧	١٧٣	٢٤٨	٢٣٦	١٧٩	١٥٧	١٤٦	١٣٦	١٦٤
١٩٩٨	٩٤	١٠٤	١٣٣	١٩١	١٤٢	١٩١	٢٨٨	٢٦٥	٢٠٩	٢٠٤	١٩٤	١٣٣	١٧٧
١٩٩٩	١٢٦	١٢٢	١٨٤	١٩٤	١٧٣	٢٣٧	٢٨٠	٢٦٤	٢٠٠	١٧٥	١٧٠	١٥٧	١٩٣
٢٠٠٠	١٥٠	١٦١	٢٤٠	٢٢٦	٢٣٥	٢٤٦	٢٦٤	٤٤٤	٢٩٢	٢٣٨	٢٣٢	٢٨٦	٢٥٢
٢٠٠١	١٧٤	١٧٣	٢٤٥	٢٣٤	٢٦٩	٣٣٥	٥٣٦	٤١٠	٣١٢	٢٦٦	٢١٥	٢٢٨	٢٨٢
٢٠٠٢	١٧٣	٢٦٨	٣٤٠	٣٠٥	٣٦٢	٣٦٧	٥٣٦	٥٦٦	٤٥٤	٣٦٣	٢٤٣	٢٩٤	٣٥٦
٢٠٠٣	٢٧٥	٢٦٣	٢٤٨	٢٥١	٢٧١	٣٢٤	٥١٧	٦٣٠	٥٠٢	٤١٥	٣٢٨	٣٦٠	٣٦٥

المصدر: المجموعات الإحصائية للأعوام ١٩٩١-٢٠٠٤ وزارة السياحة- مديرية التخطيط والإحصاء.

ارتفع وسطـــي القادمـــين شهرياً من ٩٣ ألف عـــام ١٩٩٠ إلى ٣٦٥ألف عام ٢٠٠٣ أي قرابة ٤ أضعـــاف. وارتفع عدد القادمين في آذار ٢٠٠٤ ليصـــل قرابـــة ٤٠٠ألف، بزيادة أكـــثر من ٦٠٪ عن آذار في عام ٢٠٠٣ وارتفع عدد القادمين في الأشهـــر الثلاثة الأولى في ٢٠٠٤ إلى ١٠٩ ألف، أي بزيادة أكثر من ٤٠٪ عن مثيلتها في العـــام ٢٠٠٣. ذروة القادمين تأتي في الصيف في الأشهر تموز وآب وأيلول وتشرين الأول.

جـدول رقـم ٦: القادمـون بـراً، عرباً وأجانب، حسب أهم المحاور النقلية (١٠٠٠)

الأعوام	لبنان (غرب)	الأردن (جنوب)	العراق والخليج وآسيا (شرق)	تركيا وأوروبا (شمال وشمال غرب)
١٩٩٢	٦١٢	٧١٠	١٥٠	١٣١
١٩٩٣	٧٦٥	٧١٤	١٩٠	١٥٩
١٩٩٤	٩٢٨	٦٧٩	٢٨٥	١٥١
١٩٩٥	١٠٨٧	٧٣٩	٣٧٠	١٤٤
١٩٩٦	١١٨٤	٧٧٩	٢٧٦	١٣٩
١٩٩٧	٩٩٨	٨٢٨	٣٥٣	١٣٢
١٩٩٨	١٠٤٢	٨٤٠	٥٨١	١٣١
١٩٩٩	١١٧٠	٩٠٨	٧٢٢	١٥٠
٢٠٠٠	١٣٣٤	١٠٠٠	٧٤٧	٣٤٨
٢٠٠١	١٣٤٧	١١٦٦	٩١٥	٢٤٨
٢٠٠٢	١٨٠٣	١٢٤٧	١٢٠٠	٤١٠
٢٠٠٣	٢٠٥١	١٢٣٣	١٦٠	٤٩٥

المصدر: المجموعات الإحصائية المختلفة، ووزارة السياحة- مديرية التخطيط والإحصاء للأعوام ١٩٨٩-٢٠٠٤.

يشـكل القادمـون براً عبر محـور لبنان والأردن حصـة متقاربة في مطلع التسعينات في الأعـوام ١٩٩٢ حتـى ١٩٩٤، ثم ارتفعت حصة محـور لبنان بشكل مستمـر متسارع، لتصبـح ٥٠٪ عـام ٢٠٠٣، بينمـا أصبحت حصـة محـور الأردن قرابـة ٣١٪ في نفس

العام. ارتفعت حصة محور العراق تدريجياً قرابة ١٠٪ لتصبح قرابة ٢٥٪ عام ٢٠٠٢ وانخفضت عام ٢٠٠٣ إلى ٤٢٩ ألف في الربع الأول من عام٢٠٠٤ بزيادة قدرها قرابة٥٨٪. بتعبير آخر، سيحافظ هذا المحور مستقبلاً بعد انتهاء الاحتلال الأمريكي على أهميته، التي ينتظر أن تزداد مع الزمن كثيراً.

جدول رقم ٧: القادمون براً، عرباً وأجانب، حسب المحاور النقلية (١٠٠٠)

الأعوام	لبنان	الأردن	العراق والخليج وآسيا	تركيا وأوروبا	المجموع
١٩٩٠	٤٥٣	١٨١	١٨٠	١٤٦	٩٦٠
١٩٩١	٣٢١	٢٣٦	١٨٤	١٢٦	٩٠٣
١٩٩٢	٣٢٦	٥٠٤	٢٠٢	١٢٨	١٤٥٧
١٩٩٣	٥٣٥	٥٢٣	٢٣١	١٤٤	١٤٤٣
١٩٩٤	١٤٩٥	٢٦٠	٢٦٣	١٣٦	٢٣٥٤
١٩٩٥	٧٨٥	٤٩٩	٢٧٦	١١١	١٦٧١
١٩٩٦	٧٩٧	٥٤٢	٣٦٥	٩٥	١٧٩٩
١٩٩٧	١٣٥٧	٥٠٦	٢٩٠	١١٣	٢٤١٦
١٩٩٨	*١٤٠٠	*٦٠٠	١٣٨	٢٠١	٢٣٠١
١٩٩٩	*١٤٠٠	*٦٠٠	٨٧٦	٩٢	٢٩٦٨
٢٠٠٠	١٤٢٨	٦٥٧	٨٠٧	٣٦٩	٣٢٦١
٢٠٠١	١٥١٣	٣٦٤	٦٦١	٢١١	٢٧٤٩
٢٠٠٢	٢٣٥٠	٧٥٠	٧٢٧	٢٢٠	٣٨٢٧
٢٠٠٣	–	–	–	–	معلومات غير متوفرة

المصدر: المجموعات الإحصائية المختلفة للأعوام ١٩٩١-٢٠٠٤ وإحصائيات وزارة السياحة.

أرقام تقديرية.

يتجـــه أكثر من نصف السوريين المغادرين إلى لبنـــان بالدرجـــة الأولى والعراق والخليج بالدرجة الثانية وإلى الأردن بالدرجة الثالثة.

جـــدول رقم ٨: الطلب النقلي حسب أهم المحاور والأعوام العرب والأجانب والسوريون القادمون والمغادرون

الأعوام	لبنان	الأردن	العراق والخليج وآسيا	تركيا وأوروبا	المجموع
١٩٩٢	١,٩	٢,٤	٠,٧	٠,٥	٥,٥
١٩٩٣	٢,٦	٢,٥	٠,٨	٠,٣٧	٦,٢٧
١٩٩٤	٤,٨	٢,٣	١,١	٠,٦	٨,٨
١٩٩٥	٣,٧	٢,٥	١,٣	٠,٥	٨
١٩٩٦	٤	٢,٦	١,٣	٠,٤٧	٨,٣٧
١٩٩٧	٤,٧	٢,٧	١,٣	٠,٥	٩,٢
١٩٩٨	٤,٩	٢,٩	١,٤	٠,٧	٩,٩
١٩٩٩	٥,١	٣	٢,٢	٠,٥	١١,٨
٢٠٠٠	٥,٥	٣,٣	٣,١	١,٤	١٣,٣
٢٠٠١	٥,٧	٣,٦	٣,١	٠,٩	١٣,٣
٢٠٠٢	٨,٣	٤	٣,٧	١,٢٦	١٧,٢٦

المصدر: المجموعات الإحصائية للسنوات المختلفة، ووزارة السياحة- مديرية التخطيط والإحصاء للأعوام ١٩٨٩-٢٠٠٤ والجداول السابقة في الدراسة.

تم الانطلاق من أن جميع الأجانب والعرب القادمين يغادرون في العام ذاته وأن جميع السوريين المغادرين يعودون في العام ذاته، لعدم توفر بيانات إحصائية حول السوريين العائدين ولا العرب والأجانب المغادرين.

تركز الطلب النقلي الدولي على محور لبنان بالدرجة الأولى والذي قارب نصف الطلب النقلي وتضاعف قرابة ٤مرات بين ١٩٩٢-٢٠٠٢ ثم جاء محور الجنوب في الدرجة الثانية ومحور العراق ودول الخليج وآسيا بالدرجة الثالثة ومحور تركيا وأوروبا بالدرجة الرابعة. ارتفع الطلب النقلي على محور العراق ودول الخليج وآسيا أكثر من ٥مرات بين ١٩٩٢-٢٠٠٢ وارتفع الطلب النقلي الإجمالي السنوي من ٥,٥ مليون عام ١٩٢٢ إلى ١٧٠٢٦ مليون عام ٢٠٠٢، أي بزيادة سنوية وسيطة تقارب ٢٠٪.

جدول رقم ٩: الطلب النقلي المستقبلي على الحدود قادمون ومغادرون

الأعوام	السوريون	عرب وأجانب	المجموع
٢٠٠٠	٦,٨	٦,٨	١٣,٦
٢٠٠٥	٨	٩	١٧
٢٠١٠	٩,٦	١٢	٢١,٦
٢٠١٥	١١,٤	١٦	٢٧,٤
٢٠٢٠	١٣,٦	٢٢	٣٥,٦
٢٠٢٥	١٦	٢٩	٤٥

يفترض أن تكون الزيادة ٣٪ سنوياً بالنسبة للسوريين المغادرين والقادمين ٥٪ سنوياً بالنسبة للعرب والأجانب القادمين والمغادرين. إن هذه الزيادات المستقبلية المتوقعة أقل بكثير من الزيادات التي تحققت خلال العقد الأخير من القرن العشرين. يتم الانطلاق من أن جميع السوريين المغادرين يعودون في العام ذاته. والعرب والأجانب القادمين يغادرون في العام ذاته أيضاً.

الطلب النقلي الدولي المستقبلي حسب أهم المحاور

جدول رقم ١٠: قادمون ومغادرون (مليون)

لبنان			
الأعوام	السوريون	عرب وأجانب	المجموع
٢٠٠٠	٢,٨	٢,٦	٥,٤
٢٠٠٥	٣,٣	٣,٥	٦,٨
٢٠١٠	٤	٤,٧	٨,٧
٢٠١٥	٤,٧	٦,٢	١٠,٩
٢٠٢٠	٥,٦	٨,٤	١٤
٢٠٢٥	٦,١	١١,٢	١٧,٩
الأردن			
الأعوام	السوريون	عرب وأجانب	المجموع
٢٠٠٠	١,٢	٢	٣,٢
٢٠٠٥	١,٤	٢,٧	٤,١
٢٠١٠	١,٧	٣,٦	٥,٣
٢٠١٥	٢	٤,٨	٦,٨
٢٠٢٠	٢,٢	٦,٤	٨,٨
٢٠٢٥	٢,٨٦	٨,٦	١١,٤٦

عراق وشرق آسيا والخليج			
الأعوام	السوريون	عرب وأجانب	المجموع
٢٠٠٠	١,٦	١,٤	٣
٢٠٠٥	١,٩	١,٩	٣,٨
٢٠١٠	٢,٢	٢,٥	٤,٧
٢٠١٥	٢,٧	٣,٣٧	٦
٢٠٢٠	٣,٢	٤,٥	٧,٧
٢٠٢٥	٣,٨	٦	٩,٨
تركيا وأوروبا			
الأعوام	السوريون	عرب وأجانب	المجموع
٢٠٠٠	٠,٧	٠,٧	١,٤
٢٠٠٥	٠,٨	٠,٩	١,٧
٢٠١٠	١	١,٢	٢,٢
٢٠١٥	١,٢	١,٧	٢,٩
٢٠٢٠	١,٤	٢,٢	٣,٦
٢٠٢٥	١,٧	٣	٤,٧

سيرتفــع الطلــب النقلي الــدولي باتجاه لبنان جيئة وذهاباً بين ٢٠٠٠-٢٠٢٥ بالنسبة للسوريــين وليصبح أكثر مــن ضعفي ما كان عليــه عام ٢٠٠٠ وإلى أكثر من أربعة أضعاف بالنسبــة للعــرب والأجانــب. أمــا بالنسبة للطلب الإجمالي من سوريين وعرب وأجانب فسيصبح عام ٢٠٢٥ أكــثر من ٣أضعاف ما كان عليــه عــام ٢٠٠٠ أمــا بالنسبة للطلب النقلي الدولي المستقبلي باتجاه الأردن جيئة وذهاباً فسيرتفع بالنسبــة للسوريين ليصبح عــام ٢٠٢٥ أكثر مــن ضعفي مــا كان عليه عــام ٢٠٠٠ وأربعة أضعــاف بالنسبة للعرب والأجانب، أما إجمــالي الطلب فسيرتفع إلى أكثر من ثلاثة أضعاف ونصف.

بالنسبة للطلب النقلي الدولي والمستقبلي باتجــاه العراق والخليج وشرق آسيا فسيرتفع الطلب النقلــي بالنسبة للسوريين عام ٢٠٢٥ إلى أكثر من ضعفي مــا كان عليه عام٢٠٠٠ وسيرتفــع إلى أكثر من أربعة أضعاف بالنسبة للعرب والأجانب، أما الطلب الكلي فسيرتفع إلى أكثر من ٣أضعاف.

أمــا للطلــب النقلي الــدولي والمستقبلي باتجــاه تركيــا وأوربا فسيرتفــع عام ٢٠٢٥ إلى أكثر مــن ضعفي ما كان عليه عام ٢٠٠٠ بالنسبة للسوريين وإلى أكثر من أربع أضعاف مــا كان عليــه بالنسبــة للعــرب والأجانب، أما الطلــب الكلي فسيرتفــع إلى أكثر من ٣ أضعاف.

جــدول رقــم ١١: عدد عربــات القطار للركاب درجة ثانية التي يمكن تسييرها يومياً ذهاباً وإياباً

الأعوام	لبنان	الأردن	العراق والخليج وشرق آسيا	تركيا وأوروبا
٢٠٠٠	١٨٥	١٠٩	١٠٣	٤٨
٢٠٠٥	٢٣٣	١٤٠	١٣٠	٥٨
٢٠١٠	٢٩٨	١٨١	١٦١	٧٥
٢٠١٥	٣٧٣	٢٣٣	٢٠٦	٩٩
٢٠٢٠	٤٧٩	٣٠١	٢٦٤	١٢٣
٢٠٢٥	٦١٣	٣٩٢	٣٣٦	١٦١

تــم الافتراض أن كل عربــة قطار درجة ثانية تحوي ٨٠ راكباً.

جــدول رقــم ١٢: عدد عربــات القطار للركاب درجة أولى وثانية

الأعوام	لبنان	الأردن	العراق والخليج وشرق آسيا	تركيا وأوروبا
٢٠٠٠	٢٢١	١٣١	١٢٣	٥٧
٢٠٠٥	٢٧٨	١٦٨	١٥٥	٦٩
٢٠١٠	٣٥٦	٢١٧	١٩٢	٩٠
٢٠١٥	٤٤٦	٢٩٦	٢٤٥	١١٨
٢٠٢٠	٥٧٢	٣٦٠	٣١٥	١٤٧
٢٠٢٥	٧٣٢	٤٦٩	٤٠١	١٩٢

تم الافتراضــ أن كل عربــة قطار درجة أولى تحــوي ٥٤ راكبــاً كل عربة قطار درجة ثانية تحوي ٨٠ راكباً.

لنقــدر الاحتيــاج مــن عربــات القطار اللازمة لإرواء الطلب النقلي الدولي براً على فرض أنــه سيستخدم الخطــوط الحديدية حصراً ننطلق من فرضيتين الأولى تفترض أن الجميع يأخذ الدرجة الثانية والتي تحوي كل عربة ٨٠ راكبــاً وأن القطارات تسافر مليئة كما في الجــدول رقم (٨)، نجد أننا نستطيع تسيــير ١٨٥ عربة قطار يوميــاً جيئةً وذهاباً باتجاه لبنان و١٠٩ عربة باتجاه الأردن و١٠٣ عربة باتجاه العراق والخليج وشرق آسيا و٤٨ عربة باتجــاه تركيا وأوروبا عام ٢٠٠٠ يومياً وسيرتفــع عدد العربات عام ٢٠٢٥ يصبح في حــال لبنان ٦١٣ عربة و٣٩٢ بالنسبة للأردن و٣٣٦ عربة بالنسبــة للعراق والخليج وشرق آسيا و ١٦١ عربة بالنسبة لتركيا وأوروبا.

الفرضية الثانية تنطلق من أن القطارات تحــوي عربات من الدرجــة الثانية تضم كل عربــة ٨٠ راكباً وعربات مــن الدرجة الأولى تضــم كل عربة ٥٤ راكباً وأن العربات تنطلق مليئة. فنحتــاج إلى عدد أكبر مــن العربات بالنسبة لعام ٢٠٠٠ يكون عدد العربات ٢٢١ عربــة وبالنسبة للأردن يكــون عدد العربات ١٣١ وبالنسبــة للعراق والخليــج وشرق آسيا يكــون ١٢٣ عربة وبالنسبة لتركيا وأوروبا ٥٧ عربة يومياً ويرتفع عدد العربات عام ٢٠٢٥ ليصبح ٧٣٢ عربة يومياً بالنسبة للبنان و٤٦٩ عربة بالنسبة لــلأردن و ٤٠١ عربة بالنسبة للعــراق والخليــج وشرق آسيــا و ١٩٢ عربة بالنسبة لتركيا وأوروبا يومياً.

عندما ننطلق من أن القطارات تقوم عادةً بملاءة حــول الثلثين فقط ، يتضــح لنا أننا نحتاج إلى زيادة عدد العربات اللازمة بنسبة الثلث.

جدول رقــم ١٣ : عدد القطـــارات التي يمكــن تسييرها يومياً من.... وإلى ١٠عربات درجة ثانية

الأعوام	لبنان	الأردن	العراق والخليج وآسيا	تركيا وأوروبا	المجموع
٢٠٠٠	٩	٥	٥	٢	٢١
٢٠٠٥	١٢	٧	٦	٣	٢٨
٢٠١٠	١٥	٩	٨	٤	٣٦
٢٠١٥	١٨	١١	١٠	٥	٤٤
٢٠٢٠	٢٤	١٥	١٣	٦	٥٨
٢٠٢٥	٣٠	١٩	١٧	٨	٧٤

تم الافتراضــ أن كل عربــة قطار درجة ثانية تحوي ٨٠راكباً.

جدول رقــم ١٤ : عدد القطـــارات التي يمكـــن تسييرها يومياً مـــن ... وإلى ٥ درجة أولى و٥ درجة ثانية

الأعوام	لبنان	الأردن	العراق والخليج وآسيا	تركيا وأوروبا	المجموع
٢٠٠٠	١١	٦	٦	٣	٢٦
٢٠٠٥	١٤	٨	٧	٣	٣٢
٢٠١٠	١٨	١٠	٩	٤	٤١
٢٠١٥	٢٢	١٤	١٢	٦	٥٤
٢٠٢٠	٢٩	١٨	١٥	٧	٦٩
٢٠٢٥	٣٦	٢٣	٢٠	٩	٨٨

لنقـــدر عدد القطـــارات الدولية اللازمة لإرواء الطلـــب النقلي الـــدولي المستقبلي براً حســـب الفرضية الأولى حيـــث يضم القطار عربـــات درجة ثانيـــة فقط الجـــدول (١٣) نستطيع في عام ٢٠٠٠ تسيير ٩ قطارات يومياً

باتجاه لبنان جيئة وذهاباً و٥قطارات باتجاه الأردن و ٥قطارات باتجــاه العراق والخليج وشرق آسيا وقطارين باتجــاه تركيا وأوروبا، يضم كل قطــار ١٠ عربات مليئة بالمسافرين ومن المنتظر أن يرتفع عدد القطارات اليومية عــام ٢٠٢٥ إلى ٣٠ قطاراً يومياً باتجاه لبنان و١٩ باتجاه الأردن و١٧ باتجاه العراق والخليج وشــرق آسيا و٨قطارات باتجاه تركيا وأوروبا ليصبح عدد القطــارات الدولية اليومية ٧٤ قطاراً في الاتجاهات الأربعة.

وإذا افترضنا أن القطارات تنطلق بملاءة الثلثين من الركاب من المنتظر أن يرتفع عدد القطارات الدولية اليومية إلى ١٠٠ قطار.

وحســب الفرضية الثانيــة حيث ينطلق القطــار بـ ٥ عربات درجــة أولى و٥ عربات درجــه ثانية حسب الجدول رقــم (١٤) كان بوسعنــا عام ٢٠٠٠ تسيير ١١ قطــاراً يومياً باتجاه لبنان جيئة وذهاباً و٦قطارات باتجاه الأردن و٦قطــارات باتجاه العــراق والخليج وشرق آسيا و٣قطارات باتجاه تركيا وأوروبا، ليصبح عدد القطــارات الدولية اليومية ٢٦ قطاراً. وسيرتفع عدد القطارات اللازمة عام ٢٠٢٥ لإرواء الطلــب النقلــي الدولي إلى ٣٦ قطاراً باتجــاه لبنان و١٣ باتجاه الأردن و٢٠ قطاراً باتجــاه العراق والخليج العربي وشرق آسيا و٩ قطارات باتجاه تركيا وأوروبا، ليصبح المجمــوع ٨٨ قطــاراً دوليــاً. وإذا افترضنا أن القطــارات تنطلق بمــلاءة ثلثي الركاب، سيرتفع عدد القطــارات اليومية الدولية إلى ١١٨ قطاراً يومياً.

تجارة المرور

لا يزال دور تجارة العبور حالياً يلعب دوراً صغيراً، بالرغــم من أن ذلك الدور كان كبيراً جداً من القــديم. عند تشييد طريق الحرير الجديد بمواصفاتــه العصرية ستتجه الكثير من البضائــع المصدرة من آسيــا إلى أوروبا وشمال تركيا وكندا والمستوردة إلى استخدام شبكة الخطوط الحديديــة عبر سورية سواء بالنسبة للبضائع القادمة من أوروبا بالقطار أو البضائــع المنقولة بحراً. يتوقف ذلك على سرعــة إنجاز الجزء مــن طريق الحرير عبر سوريــة ودول العبــور الأخــرى وعلى جودة

وسرعة قطاراته ودقة تشغيلها والإدارة العصرية إلخ .

جدول رقم ١٥ : إجمالي الواردات من شمال أمريكا وكندا وأوروبا

(مليار دولار)

الأعوام	أندونيسيا	ماليزيا	فلبين	استراليا	السعودية	اليابان	كوريا	باكستان	سنغافورة	تايلاند	الصين هونغ كونغ	الهند	المجموع	إجمالي الواردات من العالم
١٩٩٤	١١	٢٠	٧	٢٦	٢٢	٨٥	٤٢	٣	٣١	١٥	٣٥	١١	٣٠٨	٣٢١
١٩٩٥	١٥	٢٦	٩	٣٠	١٧	١٠٣	٥٦	٤	٣٨	١٦	٤٢	١٥	٣٧١	١١١٧
١٩٩٦	١٧	٢٦	١١	٣٢	١٤	١٠٥	٦٣	٤	٤٤	٢٢	٤٣	١٦	٣٩٧	١١٩٣
١٩٩٧	١٦	٢٧	١٣	٣١	١٧	١٠١	٥٨	٤	٤٥	٢٢	٤٧	١٧	٤٤١	١٢٠١
١٩٩٨	١١	٢٠	١٠	٢٠	١٧	٨٧	٧٣	٣	٣٦	١٩	٣٨		٢٣٩	٩٨٠

المصدر: المجموعة الإحصائية للتجارة الخارجية الأمم المتحدة بالإنكليزية ١٩٩٨ .

جدول رقم ١٦ : إجمالي الصادرات غلى شمال أمريكا وكندا وأوروبا

(مليار دولار)

الأعوام	أندونيسيا	ماليزيا	فلبين	استراليا	السعودية	اليابان
١٩٩٤	١٠	٢٢	٧	١٠	٢٣	١٩٧
١٩٩٥	١٣	٢٨	٩	١١	١٨	٢٠٩
١٩٩٦	١٥	٢٦	١١	١٣	١٥	١٩٠
١٩٩٧	٢٧	٢٧	١٤	١٣	١٦	٢٠١
١٩٩٨	٢٨	٢٨	١٦	١٦	١٩	٢٠١

كوريا	باكستان	سنغافورة	تايلاند	الصين هونغ كونغ	الهند	المجموع	إجمالي الواردات من العالم
٣٥	٣	٣٣	١٦	٦٤	١٠	٤٣٠	١٠١٧
٤٧	٣	٣٩	١٩	٧١	١٣	٤٨٠	١١٧٠
٤٢	٥	٤٠	٢٢	٧٢	١٥	٤٤٦	١١٩٥
٤٥	٥	٤١	٢٢	٧٧	١٦	٥٠٤	١٢٣٦
٥١	٥	٤١	٢٣	٧٧	١٧	٥٢٢	١١٥٢

المصدر: المجموعة الإحصائية للتجارة الخارجية الأمم المتحدة بالإنكليزية ١٩٩٨ .

طريق الحرير الجديد والنقل البحري

ستنقل بحراً إلى موانئنا ومنها عشرات ملايين الأطنان سنوياً. عبر تجارة العبور. بوسعنا الحصول على حصة نقلية متنامية من هذه البضائع. يحتاج قطاع النقل البحري إلى معرفة جيدة بحركة التجارة الخارجية ودراسة أسواق النقل العالمية. ويتطلب المبادهة وسرعة التصرف والتلاؤم مع تغيرات الأسواق. المجال هنا رحب جداً لأصحاب الكفاءة لجني الأرباح الوفيرة. بوسع القطاع الخاص أن يستثمر في مجال النقل البحري عوضاً عن النقل الطرقي، بالإضافة إلى القطاع العام والمشترك. أسطولنا البحري يتألف من أكثر من ٣٠٠ سفينة صغيرة وقديمة جداً ويحتاج إلى استبدال وتجديد كامل.

جدول رقم ١٧ : الحمولة الساكنة للبواخر في العالم (مليون طن)

الأعوام	الحمولة
١٩٨٩	٤١٠
١٩٩٠	٤٥٤
١٩٩١	٤٣٦
١٩٩٢	٤٤٥
١٩٩٣	٤٥٨
١٩٩٤	٤٧٦
١٩٩٥	٥٠٠
١٩٩٦	٥٠٨
١٩٩٧	٥٢٢
١٩٩٨	٥٣٢

المصدر: النقل البحري العالمي ـــ الأمم المتحدة عام ١٩٨٩.

من المنتظر أن تصل الحمولة الساكنة للبواخر في العالم إلى قرابة ١٠٠٠ مليون طن عام ٢٠٢٥. يستطيع القطاع الخاص. خاصة رأس المال المهاجر أن يوظف عشرات المليارات من اليورو في النقل البحري، المعفى من ضريبة الأرباح في معظم دول العالم، لتصل حصته ٥٠مليون طن. تتولى الدولة عقد الاتفاقيات النقلية مع الدول المعنية المختلفة على مدار العالم كله. وتبذل قصارى جهدها لإزالة المعيقات أمام أسطولنا التجاري. وتجري الدراسات المستمرة لأسواق النقل البحري العالمية والإقليمية إلخ. ثمة دول نامية كثيرة لا تملك أساطيل نقلية كافية. بوسعنا التعاون معها في مجال النقل البحري. وتستطيع المصارف منح قروض سخية لشراء أسطول عصري من سفن كبيرة ومتوسطة إلخ. علينا قبل ذلك إزالة العقبات البيروقراطية والخوات. إلخ، كي ننافس بقية الموانئ. إن هذه الإدارات غير السليمة في موانئنا تبعد السفن عنها وتزيد من تكاليف الشحن إليها فقد وصلت أجرة نقل حاوية نمطية (٢٠قدم) من مرفأ رافينا الإيطالي إلى طرطوس أو اللاذقية قبل عامين ٤٥٠ دولار في حين كانت

أجرة نقلها من نفس الميناء إلى بيروت ٣٥٠ دولار فقط على سبيل المثال.

العلاقة البينية بين طريق الحرير الجديد والمرافئ

إن تشييد طريق الحرير الجديد، عبر تطوير شبكة الخطوط الحديدية، سيفتح المجال أمام تجارة العبور لتزدهر بشكل كبير جداً وسيرتفع حجمها من ١مليون طن عام ٢٠٠٠ إلى ٢٥٠مليون طن عام ٢٠٢٥. ستمر هذه الحمولات عبر موانئنا أولاً، ثم تتولى الخطوط الحديدية نقلها في الذهاب والإياب. سيصبح من الضروري توسيع مرافئنا وبناء مرفأ جديد ونقل مرفأ اللاذقية الحالي إلى موقع أكثر ملاءمة، بحيث يعود البحر إلى اللاذقية. نستطيع الانطلاق من أن لدينا ٤ مرافئ اللاذقية وطرطوس وطرابلس وبيروت. نستفيد بذلك من وجود مينائي القطر الشقيق لبنان ونرسخ الترابط الاقتصادي معه. علينا بتأمين الروافع العصرية الملائمة بأعداد كافية وباقي التجهيزات الآلية وتشييد الأرصفة الملائمة بالأعماق والمواصفات التي تفي بالغرض حسب أنواع السفن التي من المنتظر قدومها وتأمين الساحات والمستودعات والمخابر. يكون واحد من المرافئ مختص باستقبال الحاويات النمطية مثلاً بأعداد تصل قرابة مليون طن في اليوم إلخ. يجب أن نرتب التفريغ والتحميل بحيث يكون زمن الانتظار أقل ما يمكن كما ويجب تخصيص ميناء للملوثات كالفوسفات وغيرها.

يجب تأهيل الكوادر عبر الإيفاد الداخلي والخارجي بشكل دائم وتأمين إدارة اقتصادية ذات كفاءة عالية تستطيع منافسة مثيلاتها في الموانئ العالمية. الإجراءات المكتبية يجب إنجازها قبل وصول السفن ورقياً، اعتماداً على وسائل الاتصالات العصرية والتي تعيش فترة ازدهار متفجر كل يوم. ولا يجوز بأية حالة حجز السفن إلا بأمر قضائي، وليس بشكل إداري.

يجب رفع الرواتب بشكل كبير (وبدون ذلك لن تجدي أية استثمارات ننفقها)، لتماشي الأجور في العالم خاصة في الدول المجاورة.

سيغير إحياء طريق الحرير القديم، بصيغة عصرية عبر الخطوط الحديدية المكهربة السريعة كثيراً في توزع النقل البحري

في العالم. ستتحــول حصة متنامية من النقل البحري بين موانئ شمــال القارة الأمريكية وموانــئ آسيــا، لتتجه إلى موانــئ اللاذقية وطرطوس وبيروت وطرابلس، لتكمل طريقها بالقطار إلى آسيــا وبالعكس. وكذلك الحال بالنسبــة لأوروبــا، فستتجه حصــة متنامية بالقطــار مباشرة إلى سورية وعبرها إلى آسيا وبالعكس. نستطيع أن نؤثر على استراتيجية النقل في العالم إلى حدٍّ ما، بما يخدم مصالحنا ويؤمن مصالح الآخريــن. عندما نتعاون مع دول العبــور الأخرى في آسيا كالعراق وإيران وباكستــان والهند إلخ وصولاً إلى الصين وفي أوروبا في تشييد شبكة عصرية من الخطوط الحديديــة بمواصفات فنيــة عالية الجودة موحــدة وسرعة النقــل وإنجــاز المعاملات الورقية. نستطيع الحصول على حصة نقلية كبيرة. ■■

☆ ☆ ☆